

# Megaproyecto Tren Maya: racismo, militarización y estado de excepción en contra de los pueblos indígenas

Giovanna Gasparello

Dirección de Etnología y Antropología Social. INAH, México ✉

<https://dx.doi.org/10.5209/reaa.93903>

Recibido: 22/01/2024 • Revisado: 05/03/2024 • Aceptado: 31/03/2024

<sup>ES</sup> **Resumen.** El megaproyecto Tren Maya, obra insignia de la administración federal guiada por Andrés Manuel López Obrador, muestra distintas aristas que lo vuelven emblemático del entramado de ideología, práctica de gobierno y políticas públicas que el sector político dominante ha llamado “Cuarta Transformación”. En este artículo se analizarán brevemente aquellos aspectos del megaproyecto que son muestra de dicho entramado y que impactan directamente en los derechos de los pueblos indígenas y, en términos más amplios, en los derechos humanos de quienes habitan los territorios afectados por el megaproyecto. Se hará referencia al uso instrumental de la diversidad cultural y de elementos representativos de las culturas indígenas; la ideología militarista que incorpora dicha diversidad cultural y la militarización de la misma obra; la modificación a modo de la institucionalidad vigente que crea un velado estado de excepción para permitir la implementación del megaproyecto.

**Palabras clave:** Tren Maya; megaproyecto; militarización; estado de excepción; pueblos indígenas.

## <sup>EN</sup> Tren Maya Megaproject: Racism, Militarization and State of Exception against Indigenous People

<sup>EN</sup> **Abstract.** The “Tren Maya” megaproject is an insignia development of the current federal administration in Mexico, led by Andrés Manuel López Obrador. In my opinion, this project has several characteristics that make it emblematic of the ideological framework, practice and public policies of this government, which is self-proclaimed as the “Cuarta Transformación” (Fourth Transformation). In this paper I discuss these characteristics that include some direct impacts on the rights of the local Indigenous people, and even on the human rights of those people who live in the surrounding lands affected by this train. Other aspects discussed are: 1) the instrumental use of the cultural diversity, particularly the representative elements of the Indigenous cultures; 2) the militaristic ideology utilizing this cultural diversity, and more, the militarization of the whole project, and 3) the hidden declaration of the state of exception in order to avoid the oversight of this megaproject

**Keywords:** Tren Maya (Mayan train); megaproject; militarization; state of exception; Indigenous people.

**Sumario:** 1. Introducción. 2. Lo indígena y los indígenas: bastones de mando, derechos olvidados y desarrollismo etnocida. 3. Autoritarismo, descalificación de defensores y militarización del megaproyecto. 4. Violación y perversión del marco jurídico: ¿un velado estado de excepción? 5. Conclusiones. 6. Referencias.

**Cómo citar:** Gasparello, Giovanna. 2024. “Megaproyecto Tren Maya: racismo, militarización y estado de excepción en contra de los pueblos indígenas”. *Revista Española de Antropología Americana* 54 (2): 249-264.

## 1. Introducción

El Tren Maya es un megaproyecto<sup>1</sup> que articula, alrededor del eje de infraestructura ferroviaria que le da el nombre, otros aspectos que impactan y buscan modificar de manera irreversible el territorio y las dinámicas sociales del sureste mexicano. El megaproyecto incluye la construcción de una línea férrea de más de 1500 km a través de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, y la operación de un tren para transporte de carga y pasajeros (Figura 1). Se trata, según información oficial, de un “proyecto de ordenamiento territorial, infraestructura, crecimiento económico y turismo sostenible”<sup>2</sup>. En mi interpretación, el turismo es el eje principal del megaproyecto, pues la infraestructura ferroviaria, pero también de carreteras y telecomunicaciones que se están implementando, tienen como principal objetivo conectar polos de atracción turística de masa (Cancún, Chichén Itzá y Xcaret) con otros en vía de desarrollo (Palenque, Bacalar, Valladolid) y propiciar el acceso a zonas poco conectadas por su misma vocación, hasta este momento, no turística (Reservas de la Biosfera de Calakmul y Sian Ka’an).



Figura 1. Ruta del Tren Maya (Fuente Tren Maya Trips).

- Lo defino megaproyecto puesto que conjunta varias de las características identificadas para estas obras: su gigantismo, los enormes costos económicos, la tendencia a seguir desarrollándose y a no terminar, debido al carácter reticular que articula cada vez nuevas obras de infraestructura, telecomunicaciones, producción de energía, nuevos mercados, zonas urbanas, etc. (Lins 1987; Flyberg 2014; Ibarra 2016).
- Dicha definición apareció en la página [www.trenmaya.gob.mx](http://www.trenmaya.gob.mx) en 2020. Actualmente (2024) la misma dirección web alberga contenido distinto, pues el liderazgo del megaproyecto fue transferido del Fondo Nacional para el Fomento al Turismo (FONATUR) a la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA).

Otro aporte a la economía centrada en el turismo será facilitar el abastecimiento de las grandes urbes hiperturisticas del norte de Quintana Roo de combustibles, materias primas y mercancías a través de su conexión con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Asimismo, el territorio es sometido a un *ordenamiento turístico* “con el fin de proceder a organizar sus elementos bajo un nuevo orden de prioridades, habilitándolos de forma *ad hoc* como fuente de capital” (Machuca 2021: 79), que incluye la construcción de infraestructura hotelera y nuevas zonas urbanas destinadas principalmente a la recepción de visitantes, previstas en las inmediaciones de las 34 estaciones. El modelo turístico que se impulsa es todo menos sostenible, fluctuando entre un turismo de masa que emula destinos como Cancún y la llamada Riviera Maya y un turismo de lujo en el cual se ofrecen lugares de gran belleza escénica y difícil acceso. De acuerdo con documentos y declaraciones oficiales, se trata de un “proyecto con enfoque turístico que busca incrementar la derrama económica” (Proyectos México 2020) en los estados interesados. El crecimiento económico que se propone, por ende, está sustancialmente vinculado a la industria turística, un sector de la economía mexicana que recibe un fuerte impulso gubernamental y que representa cada vez más un porcentaje importante del Producto Interno Bruto (PIB)<sup>3</sup>.

La región afectada por el megaproyecto ha sido definida por el jefe del ejecutivo como “la región del país más abandonada” (López 2020, párr. 3)<sup>4</sup> puesto que tiene aún un carácter prevalentemente rural; a pesar del rápido crecimiento de la agroindustria en distintos sectores (cárnico, semillas para aceites y biocombustibles) tiene aún gran relevancia la producción agrícola para autoconsumo y el 52% de la superficie de los cinco estados está bajo el régimen de propiedad social, principalmente ejidal (Núñez 2021).

Desde el punto de vista ecológico, antes de la construcción de la vía férrea la región contaba con ecosistemas aún conservados o poco impactados, justo por la escasa densidad poblacional y la baja urbanización; alberga numerosas áreas sujetas a distintos regímenes de conservación y protección<sup>5</sup>, que las obras de infraestructura turísticas vinculadas al Tren Maya están penetrando y perjudicando fuertemente (Figura 2), como se mencionará en este texto para el caso de la Reserva de la Biosfera de Calakmul.



Figura 2. Construcción de pilotes para el Tren Maya (fotografía de Giovanna Gasparello).

<sup>3</sup> Para el 2022 el PIB turístico representó el 8,5% del PIB nacional (INEGI <https://www.inegi.org.mx/temas/turismosat/#:~:text=Porcentaje%20y%20variaci%C3%B3n%20anual&text=En%202022%2C%20el%20PIB%20tur%C3%ADstico,a%208.5%20%25%20del%20PIB%20nacional>, última actualización 15 diciembre 2023).

<sup>4</sup> Discurso pronunciado en el acto oficial de colocación de la primera piedra del Tren, denominado “Ritual de los pueblos originarios a la madre tierra para la anuencia del Tren Maya”, Palenque, 16 de diciembre de 2018.

<sup>5</sup> En la región se encuentran 15 Áreas Naturales Protegidas de carácter federal, 15 Áreas Naturales Protegidas de carácter estatal, 20 Áreas Naturales Protegidas de carácter federal, 24 humedales reconocidos como sitios Ramsar, 24 Áreas Destinadas Voluntariamente a la Conservación y una Reserva Ecológica Municipal (Barba *et al.* 2023).

De fundamental importancia es considerar que buena parte de la población de la región se reconoce como indígena: el Censo de Población 2020 contabilizó, en los cinco estados que atravesaría el Tren Maya, 2.377.515 personas que se identificaron como indígenas –principalmente del pueblo maya y otros pueblos mayenses– lo cual representa la tercera parte (32%) de la población indígena nacional. Destacan Chiapas y Yucatán con 28,2% y el 23,7% de población indígena, respectivamente (INEGI 2020). Es por lo tanto de trascendental relevancia estudiar y alertar sobre los diversos impactos –directos e indirectos– que el impulso al desarrollo económico regional centrado en la industria turística tendrá en las sociedades indígenas de la región, como sujeto social central en el contexto regional, y discutir las afectaciones del megaproyecto en relación con los derechos colectivos reconocidos a los pueblos indígenas.

El megaproyecto Tren Maya muestra una cantidad enorme de irregularidades, violaciones y aberraciones en los aspectos ambientales, sociales, jurídicos y un largo etcétera. Pero además articula de manera contundente un conjunto de tendencias, en el ámbito del discurso y del ejercicio del gobierno, que lo hacen emblemático de la relación entre el Estado mexicano y los pueblos indígenas en la coyuntura de la Cuarta Transformación.

Para este ejercicio analizaré algunos extractos emblemáticos del discurso público, principalmente de representantes del ejecutivo; elementos de la producción audiovisual que se difunde en las redes sociales, plataformas audiovisuales y medios de comunicación como herramientas que respaldan dicho discurso público; e información de coyuntura recabada en mi propia investigación de campo que estoy llevando a cabo de manera constante, desde finales de 2018, en los estados de Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

## **2. Lo indígena y los indígenas: bastones de mando, derechos olvidados y desarrollismo etnocida**

Entre las más cacareadas promesas de campaña del presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, fue el reconocimiento a nivel jurídico de los Acuerdos de San Andrés, pactados en 1996 entre el gobierno federal y el Ejército Zapatista de Liberación Nacional, que afirman el derecho a la autonomía indígena en el marco de una nueva relación entre el Estado, los pueblos indígenas y la sociedad nacional. En tal sentido prometió cumplir con la demanda del movimiento indígena nacional para reformar el artículo 2 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos y reconocer a los pueblos indígenas como sujeto de derecho público, en lugar que objeto de políticas públicas como figuran actualmente.

A esta promesa corresponde la incorporación al gobierno del abogado mixe Adelfo Regino, como director del Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas, y una generalizada cooptación de los liderazgos indígenas a la razón de Estado. Este proceso aparenta incluir la añeja cuestión étnico-nacional entre las prioridades de gobierno, aunque en los hechos se demostró que ha funcionado para invisibilizar y restar fuerza a las demandas y fragmentar al movimiento indígena nacional.

Pasados ya cinco años de gobierno, la ansiada reforma sigue siendo una promesa. En 2019 se elaboró una iniciativa de ley, que el mismo año fue sometida a consulta “indígena” nacional y... en enero de 2024 sigue detenida en la Comisión de Asuntos Indígenas del Senado, mientras nadie la reclama.

Sin embargo, las referencias folklóricas a “lo indígena” abundan en el discurso y las manifestaciones oficiales; fueron una característica de la actual administración desde la puesta en escena de la toma de posesión en el Zócalo capitalino en 2018 y la entrega al presidente de los bastones de mando por parte de supuestos “gobernadores” indígenas. Esta dinámica se repitió con el “Ritual de los Pueblos Originarios a la Madre Tierra para Anuencia del Tren Maya” realizado en varias zonas arqueológicas, entre ellas Palenque, donde participó el presidente de la República, el 16 de diciembre de 2018. Es evidente un uso instrumental del discurso relativo a los pueblos indígenas y sus derechos, y un aprovechamiento meramente estético de símbolos y rituales transformados en íconos decorativos: entre ellos, el abuso de las coronas y collares de

flores con las que lucía adornado el presidente en sus visitas a territorios indígenas durante los llamados Diálogos con los Pueblos Indígenas<sup>6</sup> entre 2018 y 2020.

Esta tónica se ha mantenido en los controvertidos Planes de Justicia y Desarrollo Integral de los Pueblos y Comunidades Indígenas, que en muchos casos sustituyen demandas históricas de derechos y justicia social con programas asistenciales y, más recientemente, en el discurso mañanero del 9 de mayo de 2023, donde el presidente afirmó que “si nos hemos salvado, ha sido por nuestras culturas, no lo olvidemos. México ha resistido todas las calamidades por sus profundas raíces culturales, eso es lo que nos ha salvado siempre ante pandemias, temblores, inundaciones, hambrunas, gobiernos corruptos”<sup>7</sup>.

La lógica institucional complementaria a la apropiación de la estética ritual indígena implica una profunda descalificación de las cosmovisiones y de los modos y medios de vida de los pueblos indígenas y campesinos, y un racismo evidente en el desconocimiento de la dimensión integral de lo que es el territorio para estos pueblos y que implica la memoria, el arraigo y la posibilidad de un futuro construido colectivamente en un lugar específico y de acuerdo a una particular cultura y visión del mundo. El término *chi'i'balil*, esto es, “la familia que nos une” en el idioma maya yucateco (Uc y López 2020: 43), expresa claramente la relación dialógica de interdependencia entre humanos y no humanos, incluso no vivos.

El correlato de la fabulación folclórica e indigenista es la consideración de culturas y territorios indígenas como “los más abandonados” –así definidos en el citado Ritual para la anuencia al Tren Maya– a los que hay que llevar “desarrollo y progreso” por medio de megaproyectos como el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que en su conjunto representan una radical transformación socio-territorial del sur de México (Gasparello 2023).

Esto implica una anacrónica lógica de “modernización forzada” (Tudela 1989), modelo impuesto anteriormente en otras regiones de México y en el mismo estado de Tabasco (tierra natal del actual presidente de México), donde el Programa Nacional de Desmontes propició su transformación de un territorio predominantemente boscoso a tierras destinadas a pastizales para la cría de ganado y a plantaciones forestales comerciales, junto con el impulso a la extracción de petróleo. Este proceso fue analizado por Tudela, hace ya más de 30 años, quien lo definió como “desarrollo deteriorante” ya que la explotación masiva, desigual y poco regulada de los recursos, aumenta la vulnerabilidad ambiental en detrimento de las poblaciones locales; esto es, que “el pueblo”, tan sonado en el discurso presidencial, después de la intervención modernizadora quedó en condiciones peores en lugar de mejorar su calidad de vida y sus oportunidades.

Este enfoque deja ver el racismo y clasismo que subyace en la lógica institucional aún en la supuesta Transformación, expresados por el menosprecio a lo indígena y a lo campesino. La alabanza a las “raíces culturales” indígenas muestra su hipocresía cuando estos son constantemente vinculados con el retraso y la pobreza, un argumento basado en indicadores errados para medir el bienestar, como lo es el ingreso monetizado y el empleo asalariado. La agricultura familiar, que según la Agencia de las Naciones Unidas para la Alimentación proporciona el 80% de los alimentos consumidos en el mundo (FAO 2014), es menospreciada pues no genera el pago de impuestos y permite a los campesinos un privilegio inconmensurable en el mundo actual: ser dueños de su tiempo, de su trabajo y de sus medios de producción.

En un contexto de inminente colapso ecológico y social mundial (Taibo 2017), el reto institucional residiría en fortalecer y mejorar las condiciones de vida de los habitantes de la región a partir de sus prácticas y formas de reproducción social y económica que ya están practicando y que eligieron a partir de su historia y relación con el territorio, del profundo conocimiento ecológico y de las estrategias de adaptación e innovación que las mismas sociedades locales están emprendiendo. Un claro ejemplo es la producción de miel, actividad tradicional en las comunidades mayas pero también una producción comercial muy cotizada, que es actualmente practicada principalmente por jóvenes. Asimismo, cabe señalar la importancia que, en el contexto de la pandemia

<sup>6</sup> <https://www.inpi.gob.mx/dialogos/>.

<sup>7</sup> <https://www.gob.mx/insabi/articulos/conferencia-de-prensa-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-del-09-de-mayo-de-2023>.

de Covid-19, tuvieron las huertas de traspatio, pequeñas parcelas donde tradicionalmente se produce una gran variedad de alimento: aquellos que perdieron sus trabajos asalariados y dejaron las ciudades donde se empleaban para regresar a su hogar de origen, tuvieron en la huerta y la agricultura familiar una herramienta de subsistencia fundamental que, aunada al intercambio de productos entre vecinos, permitió enfrentar la escasez económica y de abastecimiento.

A contrapelo de esta realidad, el Programa Institucional 2020-2024 de Fonatur Tren Maya S.A. de C.V. plantea como objetivo del Tren Maya “fomentar la inclusión social a través del desarrollo económico de la región impulsando la integración de las comunidades locales a la actividad económica de los centros urbanos” (Secretaría de Turismo-Fonatur Tren Maya 2020). Propiciar la proletarianización de la población rural y alentar su migración hacia las ciudades para emplearse en la economía de servicios, principalmente turísticos, representa oportunidades para que las empresas dedicadas principalmente a la producción de energía (eólica y solar), a la agroindustria (en el sureste mayormente palma africana, soya, girasol, sorgo, ganadería extensiva, mega granjas avícolas y porcinas) y al turismo (cada vez más voraz de lugares “prístinos”) puedan más fácilmente acceder al control de grandes extensiones de territorio y tierras ejidales “abandonadas” por el proceso de migración hacia las ciudades.

Las ciencias sociales desde hace décadas han registrado procesos caracterizados como racismo ambiental, esto es, que territorios habitados por personas inferiorizadas de acuerdo a una matriz racial han sido destinados a depósitos de residuos tóxicos, la instalación de fábricas altamente contaminantes, o explotados sin que se considerara relevante el cuidado del entorno ambiental (Holifield 2001). Aunque el megaproyecto Tren Maya aparentemente no actúa en esta dimensión, una reflexión más cuidadosa muestra como la denigración de modos y medios de vida indígenas y campesinos justifica la intervención y transformación de sus territorios; éstos no son tratados como tiraderos o zonas de sacrificio, pero la desigualdad que aún marca a las y los indígenas justifica la devastación ambiental (Figura 3) y cultural para hacer compatibles dichos territorios con el mercado capitalista (Pulido 2017), que explotará sus cualidades y, al agotar las posibilidades extractivas, los desechará, ahora sí, como zonas impactadas, contaminadas, cementificadas, desertificadas, con dinámicas sociales fragmentadas y violentas, como es el caso de Cancún y la Riviera Maya, por aportar ejemplos locales (Gasparello 2021).



Figura 3. Deforestación y megaproyecto Tren Maya (fotografía de Fernando Constantino Martínez Belmar).

La anticuada lógica desarrollista, detallada por Machuca (2021), coincide con la también vetusta ideología asimilacionista que ha sido, durante todo el siglo XX y lo que va del XXI, el paradigma de la relación entre el Estado mexicano y los pueblos indígenas. Emblemáticamente, Rogelio

Jiménez Pons, quien fuera director del Fondo Nacional para el Fomento al Turismo (Fonatur) en 2019, observó: “Es un choque cultural cuyos resultantes debemos prever que sean convenientes para los locales. El futuro nos va a dar un modelo distinto de desarrollo. Hay la *obligación de su integración a este modelo de desarrollo* [...] Es un proyecto muy parecido al tren transcontinental que construyeron en Estados Unidos para conquistar el oeste, nadie se puso a revisar si había margen de retorno; los ferrocarriles que desarrolló Porfirio Díaz no tenían estudios financieros. [El Tren Maya] es un modelo de desarrollo en sí” (Tourliere 2019). El resabio del indigenismo integracionista es evidente, pero aún más alarmantes resultan las desatinadas referencias a procesos etnocidas, como la conquista del oeste y el impulso a los ferrocarriles por parte del régimen porfirista, en aras de propiciar la extracción de bienes comunes naturales.

Más recientemente, en mayo de 2023, la gobernadora de Quintana Roo Mara Lezama reafirmó esta visión colonial y extractivista, cuando anunció que en las estaciones se construirán Mercados del Bienestar Maya, un proyecto “cultural y comercial con justicia social” en donde los “locales” podrán ofrecer a los “visitantes” “productos artesanales y nuevas experiencias comerciales y gastronómicas”. Los saberes mayas, sus expresiones artísticas y la profunda sabiduría que se expresa en la transformación de un producto de la tierra en alimento, son denigrados en meros atractivos y experiencias para visitantes, cuyo vínculo con los locales se vislumbra como únicamente comercial. En tal sentido, el discurso de la Cuarta Transformación vinculado al Tren Maya consiste en un aberrante “Frankenstein”: por un lado, prima una lógica extractiva y economicista, según la cual naturaleza, territorios, sociedades, culturas vivas y patrimonio cultural son simples mercancías a vender; por otro lado, se hace alarde de una lógica desarrollista y paternalista, pues con los recursos obtenidos se mejoraría la calidad de vida de quienes habitan dichos territorios. En oposición a dicho discurso, en aras del “desarrollo” se está perpetrando la destrucción sistemática del territorio que fue culturalmente construido por siglos o milenios, la devastación de lugares sagrados para la Cultura Maya como los cenotes y las cuevas, tan evidente en el Tramo 5 en Quintana Roo.

Al respecto, ya hemos señalado el enorme riesgo del impulso a la urbanización, detonado con el anuncio de los Polos de Desarrollo, esto es, nuevos centros urbanos focalizados a la recepción turística o la ampliación de aquellos ya existentes en concomitancia con las 19 estaciones. El desarrollo de esas urbanizaciones constituye un gran problema por sus efectos en las formas de vida y en los modos de producción y reproducción material y simbólica de la población indígena pues, como nos enseñan lingüistas y poetas, hay un vínculo inescindible entre la realidad vivida o experimentada (formas de producción y reproducción material, domesticación del entorno y transformación de los alimentos), su representación en la dimensión ritual y artística (ceremonias, música, canto, danza, artes plásticas y artesanía) y la posibilidad de seguir nombrándola y recreándola en el idioma propio y recreando constantemente el corpus de saberes colectivos.

Las transformaciones en las formas de habitar, producir y reproducir, la desarticulación de la red de relaciones sociales en las que se insertaba cada individuo y cada grupo doméstico, pueden detonar procesos, ya en marcha, de erosión cultural que, como alertaron Alicia Barabás (2021) y el Tribunal Internacional para los Derechos de la Naturaleza (TIDN 2023), podrían llegar incluso al etnocidio, propiciado por la magnitud, el breve lapso en que tendrá lugar la consumación del megaproyecto y la ausencia de una conocida y evaluada planificación de los múltiples cambios que afectarán la población local.

### **3. Autoritarismo, descalificación de defensores y militarización del megaproyecto**

El racismo que subyace a la lógica de la “modernización forzada” y el “desarrollo deteriorante” explica en parte el marcado autoritarismo evidente en el desarrollo de todo el proyecto, desde su anuncio en 2018 y enaltecido con el anatema “llueve, truene o relampaguee se va a construir el

Tren Maya, lo quieran o no lo quieran” lanzado en 2019<sup>8</sup>. Correlato de esto es la constante descalificación de toda persona que manifieste una crítica al megaproyecto, sean integrantes de organizaciones indígenas de base o de colectivos urbanos, participantes de organizaciones no gubernamentales, de centros de defensa de derechos humanos o académicos e investigadores de instituciones públicas. Algunas citas de las declaraciones presidenciales son emblemáticas de tal tendencia. El primer blanco en 2018, cuando el presidente aún no tomaba protesta formal, fue un sector de la academia crítica que envió una carta al Presidente electo solicitando que reconsiderara el impulso al megaproyecto: “Miren lo que no saben los abajo firmantes, reconozco que la mayoría son personas muy inteligentes, pero les falta baño de pueblo”<sup>9</sup>. Declaraciones en esta tónica, de las que cito sólo algunos ejemplos, han caracterizado todo el sexenio: “hay pseudoambientalistas. Más que nada *vividores* que están al servicio de intereses creados; es más, hay organizaciones ambientalistas que están financiadas por el Gobierno de Estados Unidos”<sup>10</sup>; “los pseudoambientalistas estos, muy corruptos, estos de las organizaciones supuestamente ambientalistas y los que los patrocinan, corruptazos, que hay que verlos de lejos, no acercarse mucho a ellos porque pierde uno la cartera, están muy mal acostumbrados”<sup>11</sup>. Tales reiteradas declaraciones propician que los defensores del territorio (Figura 4) se encuentren en un estado de indefensión cada vez más peligroso, pues si son descalificados desde el máximo nivel del Estado, los grupos de poder locales y sus operadores criminales se sentirán justificados o alentados en ejercer violencia para garantizar la continuidad de las grandes obras y de sus intereses. Esto no es sólo suspicacia: aconteció realmente con el trágico asesinato de Samir Flores, en 2019 solo diez días después de que, en Huexca, Morelos, el presidente arremetiera contra los “radicales de izquierda” asimilándolos a “conservadores”.



Figura 4. Resistiendo al Tren Maya (fotografía de Miguel Guillermo).

No es grato, pero sí es necesario, señalar la reiterada descalificación pública por parte del ejecutivo hacia las organizaciones y los individuos defensores de derechos humanos, como es el caso del renombrado Centro de Derechos Humanos Miguel Agustín Pro Juárez (Centro Prodh), lo cual

<sup>8</sup> Conferencia de Andrés Manuel López Obrador, «Diálogo con la comunidad del Hospital Rural Hecelchakán, desde Campeche», vídeo en el Canal «Andrés Manuel López Obrador», *YouTube*, 21/09/2019. <https://www.youtube.com/watch?v=HoHzP8p16q0>.

<sup>9</sup> [https://twitter.com/lopezobrador\\_/status/1066744204720857089?lang=es](https://twitter.com/lopezobrador_/status/1066744204720857089?lang=es); <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/les-falta-bano-de-pueblo-amlo-a-los-criticos-del-tren-maya/>, 25 de noviembre de 2018.

<sup>10</sup> <https://www.jornada.com.mx/noticia/2022/04/05/politica/ambientalistas-son-201cvividores201d-sirven-a-intereses-creados-amlo-5894>.

<sup>11</sup> <https://www.gob.mx/presidencia/articulos/version-estenografica-conferencia-de-prensa-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-del-8-de-mayo-de-2023>.

resulta indignante por parte de una clase política que se define “humanista”. Asimismo, la impunidad de la que gozan las grandes empresas extractivas y sus aliados criminales es evidente en el caso de Ricardo Lagunes y Antonio Díaz, defensores del territorio de Aquila, Michoacán, frente a la explotación minera: desaparecidos el 15 de enero de 2023, a la fecha no hay ninguna información sobre el caso ni se ha manifestado ninguna voluntad política hacia la verdad y la justicia.

Correlato del discurso y la gestión autoritaria del megaproyecto es la paulatina y ya completa militarización de la obra y de los territorios donde se desarrolla. La tendencia a utilizar las Fuerzas Armadas para la construcción y operación de obras de infraestructura y transporte se inició con el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y es común al Corredor Interoceánico, del cual la Secretaría de Marina asumió en marzo 2023 el control total (esto es, el control de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, así como del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec). Para fines analíticos, es pertinente resumir aquí las etapas del proceso de militarización del Tren Maya:

- 2020: Anuncio de que los tramos 5, 6 y 7 (Cancún-Escárcega) serán construidos por ingenieros y personal de la Secretaría de la Defensa Nacional.
- 2021: Batallón de Seguridad Turística de la Guardia Nacional inicia operaciones en Quintana Roo con 1500 elementos.
- 2022: Constitución de dos compañías militares: 1) *Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V.*, agrupada en el sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional, con la encomienda de construir, operar y explotar (administrar ganancias) los Aeropuertos Internacionales Felipe Ángeles, Palenque, Chetumal, Tulum (nuevo aeródromo construido sobre tierras ejidales en medio de la selva, definido también Base aérea Militar), y el Tren Maya (ruta y estaciones); 2) *Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Tren Maya, S.A. de C.V.*, anteriormente asignada a Fonatur y a partir de ese momento agrupada también a la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) para administrar, operar, explotar y construir el Tren Maya; prestar los servicios ferroviarios, complementarios y comerciales (SHCP 2022).
- 2023: Anuncio de que el Ejército, a través de la Empresa Tren Maya, construirá y administrará seis hoteles, vinculados a las zonas arqueológicas de Palenque, Edzná, Nuevo Uxmal, Chichén Itzá, Tulum y Calakmul.
- 30 mayo 2023: título de asignación otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a Tren Maya/Sedena por tiempo indefinido; previamente, fue modificada la Ley General de Vías de Comunicación para que la asignación pueda ser directa por el Presidente y sin licitaciones, para que el servicio ferroviario siempre quede en manos del Estado.

El acelerado proceso de militarización del megaproyecto muestra distintos elementos de interés. Carlos Tornel argumenta una tendencia continental según la cual “en buena parte de los países de América Latina, las fuerzas armadas se han desplegado para convertirse en los protectores de la infraestructura [y] han ocupado progresivamente esferas de la vida pública que antes no requerían su presencia, lo cual demuestra la forma en la que la violencia (o la amenaza de esta) es necesaria para apoyar los procesos de producción y acumulación de plusvalía” (Tornel 2023: 39- 40). En tal sentido, la militarización de la obra del Tren Maya ha servido para disuadir cualquier forma de inconformidad y de organización colectiva; la intimidación es evidente cuando los soldados amedrentan a ejidatarios/as y campesinos/as para inducir su aceptación de los procesos de expropiación de sus territorios, les impiden acercarse a la vía en construcción o cruzarla para alcanzar sus tierras de cultivo, como ha sido denunciado por comunidades de Quintana Roo frente al Tribunal Internacional por los Derechos de la Naturaleza, en marzo 2023<sup>12</sup>. La militarización

<sup>12</sup> He participado en la misión de dicho Tribunal y documentado los testimonios de más de treinta organizaciones y comunidades de los cinco estados afectados por el megaproyecto.

como disuasión y contrainsurgencia será una característica permanente del megaproyecto, pues en 2023 se anunció que la ruta contará permanentemente con una ingente presencia castrense, justificada por la necesidad de seguridad en el territorio fronterizo disputado por grupos criminales: serán desplegados en la región 4931 elementos de la Guardia Nacional, 832 del Ejército y 90 de la Fuerza Aérea.

En términos generales podemos afirmar que en el sexenio de López Obrador (2018-2024) las fuerzas armadas han tenido un papel cada vez más importante en muchos aspectos de la vida pública (Centro Prodh 2021; Azaola 2022). El incremento de atribuciones a las Fuerzas Armadas pasa también por el intento de maquillar su imagen, definiendo a los soldados como “pueblo uniformado” y otorgarles funciones importantes en la vida civil, incluso relativas a la protección del patrimonio y la promoción turística. Emblemáticos y dignos de estudio, al respecto, son los 32 cortometrajes “Nuestras Raíces”<sup>13</sup>, que muestran soldados armados realizando ejercicios militares en el interior de zonas arqueológicas, o relatando las manifestaciones culturales (fiestas y ceremonias, gastronomía, producción artística, danzas) más reconocidas de cada estado de la República. Asimismo es emblemático el capítulo dedicado al estado de Yucatán, en el cual se sugiere un paralelismo entre la figura de un antiguo guerrero maya con los soldados en uniforme de camuflaje. Este énfasis en la “riqueza cultural de México” que supuestamente el ejército resguarda y enaltece está centrado, de acuerdo a la tendencia folclorizante que detallé en el apartado 1, en el vínculo entre la identidad indígena, las expresiones culturales locales, el patrimonio histórico y arqueológico, la biodiversidad, las tradiciones y las manifestaciones culturales indígenas, en evidente desmemoria del largo historial de violencias y despojos ejercidos por las fuerzas armadas en contra de los pueblos originarios.

Frente a la imagen benevolente presentada por la propaganda oficial, han prosperado denuncias de malos tratos, violencia y fraude por parte de los oficiales hacia los/as trabajadores/as empleados/as en la construcción de la vía férrea (Grasreiner 2023). Por otro lado, testimonios confidenciales confirman el absurdo de encargar a militares la coordinación de las tareas de salvamento arqueológico que encabeza el Instituto Nacional de Antropología e Historia; la legítima ignorancia sobre el tema unida al pragmatismo han provocado la imposibilidad de preservar debidamente los vestigios arqueológicos encontrados, que en muchas ocasiones han sido enterrados por debajo del terraplén de la vía o, en caso de edificaciones de especial relevancia, desmantelados para ser, en un futuro imprecisado, reconstruidos en otro lugar. El menosprecio hacia las *muúles*, lugares de la memoria sagrados para los pueblos maya, permite considerarlos simplemente como adorno intercambiable en un paisaje de ficción.

Finalmente, la militarización de megaproyectos y procesos extractivos también participa del proceso de excepcionalidad que detallaré, en relación con el marco jurídico, en el siguiente apartado. Según Tornel esta también es una tendencia continental: “en buena parte de la región, el despliegue de polos de desarrollo ha institucionalizado la creación de zonas excepcionales, en las cuales las estructuras tradicionales de las leyes se aplican de forma diferenciada o incompleta” (Tornel 2023: 42), pues en los territorios identificados como clave para los procesos extractivos o de industrialización se impulsan zonas francas, con regímenes fiscales especiales y facilidades para la inversión, con ordenamientos ecológicos a modo (es el caso del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec). En tal sentido, “el despliegue de las fuerzas armadas para la construcción y operación de megaproyectos a través de la declaración de estados de emergencia y excepción, coincide con la categorización de algunos territorios como excepcionales para asegurar el desarrollo” (Tornel 2023: 47).

#### 4. Violación y perversión del marco jurídico: ¿un velado estado de excepción?

La militarización del megaproyecto se acompaña de la expedición de decretos presidenciales que invalidan, para ésta y otras megaobras impulsadas por el gobierno federal, el marco

<sup>13</sup> [https://www.youtube.com/playlist?list=PLUVIMNE43z5gMMUBGA2tcO2Ao6\\_hUIY-o](https://www.youtube.com/playlist?list=PLUVIMNE43z5gMMUBGA2tcO2Ao6_hUIY-o).

normativo vigente en materia ambiental. Se crea de tal forma un espacio jurídico excepcional que puede ser oportunamente analizado a la luz de las argumentaciones de Giorgio Agamben alrededor del estado de excepción. Según el autor, el estado de excepción es una “suspensión (total o parcial) del ordenamiento jurídico”, caracterizada por la paradoja de estar comprendida en el orden legal (Agamben 2005: 59). Esta medida crea “un umbral, o una zona de indiferenciación” entre lo legal y lo ilegal; implica la suspensión de una norma por parte de la misma autoridad o aparato institucional que debería aplicarla y garantizar su respeto, pero no su abolición: en este sentido, “la zona de anomia que ella instaura no está (o al menos pretende no estar) totalmente escindida del orden jurídico” (Agamben 2005: 59). Las medidas excepcionales serían justificadas por una especial necesidad; en tal sentido, “más que volver lícito lo ilícito, la necesidad actúa aquí como justificación de una transgresión en un caso singular y específico a través de una excepción [...] en virtud de la cual un caso singular es sustraído a la obligación de observar la ley” (Agamben 2005: 61).

El megaproyecto Tren Maya implicó, desde un principio, un sinnúmero de violaciones al marco jurídico existente, oportunamente señaladas por la ciudadanía y sancionadas por el poder judicial; por tal razón sucesivamente el ejecutivo expidió una serie de medidas que ubican esta y otras obras en un estatus excepcional, lo cual permitió que siguiera su edificación. Las violaciones señaladas infringen la legislación ambiental, como el iniciar la obra sin hacer público el respectivo Plan Maestro, o sin presentar la Manifestación de Impacto Ambiental, y cuando inició a presentarlas, en que dichas manifestaciones fueran varias y fragmentadas, de tal modo que no dan cuenta del impacto global de la obra, minimizando así los impactos señalados (Figura 5).

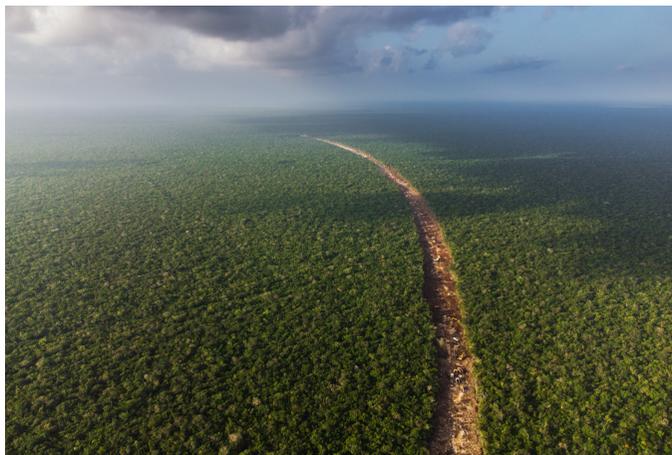


Figura 5. Impacto ambiental del Tren Maya (fotografía de Fernando Constantino Martínez Belmar).

Asimismo, las “consultas indígenas” cuya realización conmina la legislación internacional *-in primis* el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo– violaron todos los estándares establecidos y que garantizan la calidad libre, previa, informada, culturalmente adecuada y de buena fe que deben tener los mecanismos consultivos. En el caso del Tren Maya, la consulta se realizó a finales de 2019, a casi un año del arranque del proyecto y después de muchos actos de autoridad realizados por las instituciones –entre ellos la puesta de la primera piedra por el mismo Presidente–. El tiempo transcurrido y las numerosas acciones institucionales vinculadas a la puesta en marcha de la obra transgreden el mandato del Convenio 169 de la OIT, según el cual la consulta debe ser previa, esto es, anterior incluso al anuncio público del proyecto. Otro elemento, señalado también por la Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, fue que “las personas de las comunidades expresaban su conformidad con el proyecto como un medio para recibir atención a necesidades básicas como agua, salud, educación, trabajo, vivienda, medio ambiente sano y cultura, lógica que afecta el carácter libre de la consulta” (ONU-DH 2019). El Estado negoció su responsabilidad de garantizar los derechos

humanos básicos –salud, educación, agua, etc.– que de por sí debe cumplir con los ciudadanos, como moneda de intercambio político para comprar el consenso al megaproyecto.

Poco a poco los encargados del megaproyecto se dieron cuenta que no era tan sencillo imponer un proyecto de tal envergadura “con la mano en la cintura”, pues las fallas y las falacias iniciaron a ser puntualmente señaladas por organizaciones y colectivos de afectados. En la imposibilidad de utilizar otras formas de protesta por el confinamiento impuesto a causa de la pandemia de Covid-19, sujetos y agrupaciones de inconformes adoptaron la vía de la lucha jurídica, interponiendo demandas de amparo en las que apelan principalmente a violaciones al derecho al ambiente sano, a la salud, a la consulta y a la autonomía e integridad cultural, entre otros. Hasta la fecha siguen vigentes más de 50 demandas de amparo.

Fonatur inició entonces a enfrentar repetidas suspensiones definitivas sentenciada por los juzgados, que podrían parar la obra indefinidamente; de hecho, aún no llegan las sentencias siquiera de los primeros amparos presentados en 2019. Por otro lado, se dio cuenta de que la legislación en materia ambiental presenta una serie de requisitos y candados que se deben cumplir previamente al inicio de la obra, y que su cumplimiento también haría exceder la construcción del tiempo límite del mandato de López Obrador. De tal manera que, montados en la arrogancia que les confiere el ser los alfiles de la Transformación, los representantes del Ejecutivo involucrados en la obra iniciaron a establecer, vía decreto presidencial, una suerte de marco jurídico excepcional que sobrepasa la normatividad existente permitiendo al Ejecutivo prescindir de ella.

El primer hecho en tal sentido fue el Decreto del noviembre de 2021, que declara proyectos y obras de infraestructura a cargo del Gobierno como de interés público y seguridad nacional (Presidencia de la República 2021). Conmina a las dependencias encargadas a otorgar autorización, permisos y licencias provisionales en un tiempo máximo de cinco días al recibir la solicitud; empresas e instancias constructoras tendrán un año para obtener autorización definitiva. Este decreto permite que las obras sean autorizadas, aunque no hayan presentado aún los estudios de factibilidad y de impacto ambiental y social; en el plazo de doce meses la obra puede ya estar sumamente avanzada, imposibilitando de hecho cualquier tipo de garantía. Dicha declaratoria tiene también el objetivo de invalidar todos los recursos jurídicos interpuestos por la población en contra de los megaproyectos que, por orden del Ejecutivo, siguen avanzando a pesar de las múltiples suspensiones decretadas por el Poder Judicial.

Sin embargo, los amparos siguieron presentándose, también apelando a que el gobierno no obtuvo los permisos de cambio de uso de suelo, en particular por el suelo forestal afectado por la vía en el tramo 5 y el aeropuerto de Tulum, en Quintana Roo. Por tal razón en julio 2022 el Consejo de Seguridad Nacional declaró la obra como prioritaria y tema de seguridad nacional, por lo cual se puso a cargo de las Secretarías de Gobernación y de Seguridad Pública. De tal manera se justifica el desacato –por parte del Ejecutivo, las fuerzas armadas y las empresas contratadas– de cualquier fallo, sentencia, suspensión o dictamen emitido por el poder judicial sobre el Tren Maya y, nuevamente, permite seguir la obra a pesar de las suspensiones consecuencia de los amparos, en abierta violación al derecho humano universal, al medio ambiente sano y a la normativa ambiental y ecológica.

El Instituto Nacional de Acceso a la Información Pública (INAI), también en la mira del Ejecutivo por supuesta “inutilidad”, apeló en 2021 en contra del decreto, argumentando que la calidad de seguridad nacional podría restringir el acceso a la información pública. En mayo de 2023, la Suprema Corte de Justicia de la Nación falló a favor del INAI declarando inconstitucional dicho decreto. Sin embargo, tres días antes del fallo de la Corte, la Presidencia emitió otro decreto en la misma tónica, pues “nos adelantamos porque ya sabíamos que en la Corte había la intención de frenar las obras que estamos realizando en el sureste, el Tren Maya, el Istmo, y otras obras importantes de beneficio para la gente”, afirmó el presidente<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> <https://lopezobrador.org.mx/2023/05/23/version-estenografica-de-la-conferencia-de-prensa-matutina-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-966/>.

El nuevo decreto afirma que “son de seguridad nacional y de interés público la construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, los espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y polos de desarrollo para el bienestar y equipo tanto del Tren Maya como del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, y los aeropuertos de Palenque, Chiapas; de Chetumal y de Tulum, Quintana Roo” (Presidencia de la República 2023). El decreto fue acompañado por declaraciones muy contundentes del Presidente en desmedro de la Suprema Corte, con la cual ya desde hace meses se había manifestado un diferendo. “A la Suprema Corte ya la perdimos [...] es evidente que están al servicio de una minoría”, y que la tentativa de detener las obras “sería un golpe de estado técnico”, afirmó.

Distintos juristas, entre ellos el Centro Mexicano de Derecho Ambiental, señalaron la perversión que implica el uso de la declaratoria de seguridad nacional para limitar derechos humanos fundamentales como el derecho a un medio ambiente sano, “lo que de ninguna forma se traduce en amenazas o riesgos para la estabilidad del país”, y que desde luego no está contemplado en la Ley de Seguridad Nacional<sup>15</sup>.

El ejercicio reiterado del poder vía decretos presidenciales que conforman un aparato normativo *ex novo*, me lleva a preguntar si estaríamos frente a un velado estado de excepción que, según Agamben “tiende cada vez más a presentarse como el paradigma de gobierno dominante en la política contemporánea” (Agamben 2005: 24-25).

A modo de ejemplo de tal perversa situación jurídico-política que conjunta la excepcionalidad y el militarismo, señalo el caso de una edificación de dudosa naturaleza (presumiblemente un hotel) que la SEDENA está construyendo al interior de la Reserva de la Biosfera de Calakmul, Campeche sin haber presentado anteriormente estudios de impacto ambiental, de acuerdo al decreto de 2022<sup>16</sup>. En este caso la solicitud de autorización provisional presentada a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales hace referencia a un “alojamiento para el personal que brinda seguridad, monitoreo, investigación, logística y educación ambiental en la Zona Arqueológica de Calakmul, Campeche”, lo cual difiere del hotel con 144 habitaciones presumido públicamente por la SEDENA. Por su parte, el oficio de autorización provisional en materia de impacto ambiental emitido por la SEMARNAT hace referencia a una construcción compuesta por “planta baja, primer nivel torre 1 y torre 2, habitaciones y servicios; primer y segundo nivel torre 3 y torre 4, habitaciones; edificio central, áreas públicas y administrativas” (SRA/DGIRA/DG-00504-23, pág. 3). Algo evidentemente no coincide: el objeto de autorización provisional es para un alojamiento destinado a personal con tareas logísticas, pero la descripción de la obra sí corresponde a un hotel... Destacan entonces en este punto la complicidad institucional en la violación a la normatividad ambiental, entre una instancia que solicita autorización para construir un pequeño conjunto y en los hechos construye un centro turístico, y la otra que, consciente de todo esto, otorga una autorización contradictoria y confusa con la que avala la violación a la normatividad de la cual es garante. Pero la confusión aumenta al revisar la solicitud de expropiación del terreno para la o las obras, enviada por la SEDENA al titular de la Secretaría de Desarrollo Territorial y Urbano (SEDATU) el 1 de noviembre de 2022. En el documento se solicita la expropiación de 15.000 hectáreas pertenecientes al Ejido Plan de San Luis, de las que 9.200 se encuentran al interior de la poligonal de la Reserva y son asignadas a la SEMARNAT, mientras que otras 5.790 pasan a ser controladas por la SEDENA. En la página 2 de dicho documento se menciona que en ese predio se prevé la “construcción de instalaciones y obras complementarias para salvaguardar la seguridad nacional y protección a la población”, y en específico “la creación de un centro o campo para el personal de SEDENA y GN”. ¿Hotel, alojamiento para logística y monitoreo de la reserva y la zona arqueológica, o base de operaciones mixtas de las Fuerzas Armadas? La finalidad del proyecto parece ser castrense, considerado el carácter fronterizo de la zona, y además

<sup>15</sup> <https://www.cemda.org.mx/el-tm-no-es-una-cuestion-de-seguridad-nacional/>; <https://www.animalpolitico.com/2022/07/suspension-tramo-5-tren-maya-abogados>.

<sup>16</sup> Véase la investigación detallada en <https://losangelespress.org/investigaciones/sedena-en-calakmul-hotel-o-base-militar-20230827-6331.html>.

una frontera casi nominal pues, por suerte, no existen barreras importantes que dividan la selva maya entre México y Guatemala.

La edificación de infraestructura castrense también carece de licencia social y representa una fuerte alarma en cuanto a violación de los derechos indígenas. Éstos son violados abiertamente ya que el proceso de consulta realizado en 2019 no incluía dicha información, por lo cual los pueblos mayas asentados en la zona no dieron su consentimiento ni a la construcción de infraestructura turística ni mucho menos, y lo que es más grave, militar. En tal sentido se está operando en abierta violación a la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, que en su artículo 30.2 señala que “los Estados celebrarán consultas eficaces con los pueblos indígenas interesados, por los procedimientos apropiados y en particular por medio de sus instituciones representativas, antes de utilizar sus tierras o territorios para actividades militares”.

¿Hotel o base militar? La pregunta sobre lo que está edificando la SEDENA en el medio de la selva maya de Calakmul se puede resolver así: probablemente ambos, pero de ninguno existe información transparente, ni se está actuando en apego a los derechos humanos, indígenas y ambientales; y en todos los casos, se está infringiendo la normatividad vigente al actuar sin autorizaciones y licencias. ¿La paradoja de un Estado que se transforma a sí mismo para poder volar su propia institucionalidad, o que decreta estados de excepción para justificar la institucionalización de la arbitrariedad?

## 5. Conclusiones

Tal vez resulta excesivo pensar en estos términos, pero me permito resumir los procesos mencionados en este texto: falta de reconocimiento de los derechos colectivos indígenas y pervisión de los mecanismos que los garantizan, como la consulta; uso instrumental y folclorización de las manifestaciones culturales indígenas; imposición de obras en los territorios indígenas en desmedro de la voluntad y los derechos colectivos, así como de las prácticas territoriales pre-existentes; militarización capilar de territorios, obras e imaginarios; ejercicio del poder arbitrario y autoritario... Este conjunto lleva a considerar que la “nueva relación entre el Estado, los pueblos indígenas y la sociedad nacional”, demanda central de los acuerdos de San Andrés, se está instrumentando nuevamente y con extremo cinismo como una relación de dominación y, finalmente, velado etnocidio, que se está perpetrando con todos los medios posibles: por la ley, por fuera de la ley y generando nuevos aparatos pseudolegales con características de excepción que pueden justificar el ejercicio de la violencia de Estado sin límite alguno o, lo que parece ser ahora el paradigma dominante, el coludido *lassez-faire* del Estado frente a los operadores de los grupos de poder locales, grupos criminales y paramilitares, como es evidente en Chiapas y Quintana Roo, regiones atravesadas por el Tren Maya que están hundiéndose en una espiral de violencia sin precedentes.

Más que una promesa de “desarrollo y progreso”, el megaproyecto Tren Maya representa un irreparable crimen ecológico, social y cultural cuyos impactos más profundos ya se anuncian: especulación inmobiliaria y despojo de tierra, incremento de la violencia criminal, contaminación del agua y muerte de fauna protegida, son solo unas de las muchas cuentas pendientes de la actuación ecocida y etnocida de la “Cuarta Transformación” en los territorios maya.

## 6. Referencias

- Agamben, Giorgio. 2005. *Estado de excepción*. Buenos Aires: Adriana Hidalgo editora.
- Azaola Garrido, Elena. 2022. “Estado de excepción y pandemia de violencia en México”. *Korpus21* II (6): 455-469. <https://doi.org/10.22136/korpus212022110>.
- Barabás, Alicia. 2021. “El Tren Maya: un megaproyecto controvertido”. *Cuicuilco. Revista de Ciencias Antropológicas* 82: 257-264.
- Barba, Everardo, Carmen Pozo y Paloma Ladrón. 2023. “Biodiversidad en la zona de influencia del Tren Maya”, en *Territorios mayas en el paso del tren. Riesgos previsibles y posturas*

- independientes sobre el Tren Maya*, Eduardo Martínez, Giovanna Gasparello y Miguel Á. Díaz, coords., pp. 163-198. México: Bajo Tierra Ediciones.
- Centro Prodh, Centro de Derechos Humanos Miguel Agustín Pro Juárez. 2021. *Poder militar. La Guardia Nacional y los riesgos del renovado protagonismo castrense*. México: Centro Prodh.
- FAO-Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. 2014. *The State of Food and Agriculture. Innovation in Family Farming*. Roma: FAO.
- Flyvbjerg, Bent. 2014. "What you should know about Megaprojects and Why: An Overview". *Project Management Journal* 45 (2): 6-19. <https://doi.org/10.1002/pmj.2140>.
- Gasparello, Giovanna. 2021. "Turismo, economías ilegales y violencias en Quintana Roo. Evidencias, tendencias y riesgos del megaproyecto Tren Maya", en *Pueblos y territorios frente al Tren Maya. Escenarios sociales, económicos y culturales*, Giovanna Gasparello y Violeta Núñez Rodríguez, coords., pp. 151-212. Oaxaca: Centro Intradisciplinar para la Investigación de la Recreación, A.C.
- . 2023. "Tren Maya y Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: megaproyectos de Estado". *El Topil* 49: 3-6.
- Grasreiner, Silke. 2023. "Tren Maya: lejos de un trabajo digno y bien pagado, humillación, hostigamiento, abusos..." *Revista Proceso*, 1 de diciembre 2023: 6-14.
- Holifield, Ryan. 2001. "Defining Environmental Justice and Environmental Racism". *Urban Geography* 22: 78-90.
- Ibarra García, María Verónica. 2016. "Los megaproyectos desde una geografía crítica", en *Megaproyectos en México. Una lectura crítica*, María Verónica Ibarra García y Edgar Talledos Sánchez, coords., pp. 21-42. México: Editorial Ítaca, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI). 2020. *Censo Nacional de Población y Vivienda*.
- Lins Ribeiro, Gustavo. 1987. "¿Cuánto más grande mejor? Proyectos de gran escala: una forma de producción vinculada a la expansión de sistemas económicos". *Desarrollo Económico* 27 (105): 3-27.
- López Obrador, Andrés Manuel. 2020. *Tren Maya potenciará turismo, trabajo y bienestar: Presidente de México*. Recuperado de <https://presidente.gob.mx/tren-maya-potenciar-turismo-trabajo-y-bienestar/>.
- Machuca, Jesús Antonio. 2021. "El Tren Maya: desafíos para un ordenamiento territorial inscrito en la globalización", en *Pueblos y territorios frente al Tren Maya*, Giovanna Gasparello y Violeta Núñez Rodríguez, coords., pp. 73-112. Oaxaca: Centro Intradisciplinar para la Investigación de la Recreación, A.C.
- Núñez Rodríguez, Violeta. 2021. "Acumulación por desposesión en territorios agrarios mayas", en *Pueblos y territorios frente al Tren Maya*, Giovanna Gasparello y Violeta Núñez Rodríguez, coords., pp. 113-150. Oaxaca: Centro Intradisciplinar para la Investigación de la Recreación, A. C.
- ONU-DH (Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos). 2019. "El proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia", 19 de diciembre 2019. México: ONU-DH. [https://www.hchr.org.mx/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=1359:onu-dh-el-proceso-deconsulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-dederechos-humanos-en-la-materia&Itemid=265](https://www.hchr.org.mx/index.php?option=com_k2&view=item&id=1359:onu-dh-el-proceso-deconsulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-dederechos-humanos-en-la-materia&Itemid=265).
- Presidencia de la República. 2021. *ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal [...]*. 21 noviembre 2021. México: Diario Oficial de la Federación.
- . 2023. *DECRETO por el que la construcción, funcionamiento, mantenimiento [...]*. México: Diario Oficial de la Federación.
- Proyectos México. Oportunidades de inversión. 2020. *Proyectos estratégicos 2019-2024*. <https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyectos-prioritarios>.

- Pulido, Laura. 2017. "Geographies of Race and Ethnicity II: Environmental Racism, Racial Capitalism and State-sanctioned Violence". *Progress in Human Geography* 41 (4): 524-533. <https://doi.org/10.1177/0309132516646495>.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). 2022. Resoluciones publicadas en el *Diario Oficial de la Federación*, 4 de abril 2022. [https://www.dof.gob.mx/index\\_111.php?year=2022&month=04&day=13#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/index_111.php?year=2022&month=04&day=13#gsc.tab=0).
- Secretaría de Turismo-Fonatur Tren Maya. 2020. "Programa Institucional 2020-2024 de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V.". *Diario Oficial de la Federación*, 24 de diciembre 2020. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5608690&fecha=24/12/2020#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608690&fecha=24/12/2020#gsc.tab=0).
- Taibo, Carlos. 2017. *Colapso: capitalismo terminal, transición ecosocial, ecofascismo*. Buenos Aires: Libros de Anarres.
- Tornel, Carlos. 2023. "Militarismo y extractivismo en México: dos caras de la continua descomposición del capitalismo y el descenso hacia la barbarie", en *Disputa por los bienes naturales. Militarización y fuerzas armadas en México*, Aleida Azamar Alonso, coord. pp. 27-60. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Xochimilco, Editorial Terracota.
- Tourliere, Mathieu. 2019. "Tren Maya provocará un 'choque cultural' en algunas comunidades, afirma el titular del Fonatur". *Revista Proceso*, 14 de mayo 2019. <https://www.proceso.com.mx/nacional/2019/5/14/tren-maya-provocara-un-choque-cultural-en-algunas-comunidades-afirma-el-titular-del-fonatur-224921.html>.
- Tribunal Internacional para los Derechos de la Naturaleza (TIDN). 2023. *Décimo Tribunal Local por los derechos de la naturaleza. Caso: megaproyecto Tren Maya*. <https://www.rightsofnaturetribunal.org/wp-content/uploads/2023/07/Tren-Maya-FINAL-26.06-SIN-firmas-VERSION-FINAL.pdf>.
- Tudela, Fernando, coord. 1989. *La modernización forzada del trópico: el caso de Tabasco. Proyecto Integrado del Golfo*. México: El Colegio de México.
- Uc Be, Pedro y Miguel López Vega. 2020. "Territorio e identidad. Defensa Maya". Taller por la Defensa de los Territorios de la DEAS-INAH. Transcripción en *El Volcán Insurgente. Revista Crítica de Trabajadores de la Cultura* 60: 40-65. <https://www.enelvolcan.com/enefebmar2020/639-el-taller-por-la-defensa-de-los-territorios-de-la-deas-inah>.